AMELIORATION

DE LA

Navigation du Saint Laurent

ET DU

LAC SAINT PIERRE,

ET

CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU HAVRE.

A une Assemblée de MM. les Commissaires du Hâvre de Montréal, tenue le 24 Avril 1857, la résolution suivante fut adoptée :

"Qu'en vue d'augmenter le Commerce du Port, et de l'achèvement immédiat du Chenal de 20 pieds dans le Lac St. Pierre, la Chambre est d'opinion que le moment est arrivé de prendre en considération la question d'accroître la capacité du Hâvre ; et qu'afin d'attirer l'attention publique sur le sujet, et de faire jaillir une expression de l'opinion publique, le Rapport présenté aujourd'hui par M. Young, soit publié, et que les plans des Docks préparés par M. Forsyth, soient laissés à la Bourse pour y être soumis à l'inspection publique."

ALEX. CLERK, Ecr.,
Secrétaire des Commissaires du Hâvre, Montréal.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur, conformément à la Résolution adoptée à la dernière Assemblée Générale des Commissaires du Hâvre, le 17 courant, de vous soumettre mes vues relativement à la nécessité ou d'adopter des mesures pour assurer un accroissement des commodités du Hâvre, accroissement proportionné aux améliorations de la navigation du Lac St. Pierre et du Fleuve St. Laurent ou de discontinuer ces améliorations, si les Commissaires et le Public décident que le Hâvre n'a pas besoin de nouvelles commodités.

La considération de ce sujet très important n'a pas été auparavant apportée devant mes collègues actuels à la Commission. Il n'est cependant pas nouveau, comme vous le verrez par les Minutes de la Chambre. Jusqu'en Janvier 1852, j'ai dirigé l'attention de mes anciens collègues à la Commission (feu John Try, Ecr., et Louis Marchand, Ecr.) vers la nécessité d'améliorer le Port et d'en augmenter les commodités. Une exploration des diverses localités fut ordonnée. On la confia à C. S. Gzowski, Ecr., alors Ingénieur de la Commission, et à T. C. Keefer, Ecr. Ces Messieurs eurent pour mission de faire un rapport général sur le sujet, et de déterminer plus particulièrement si l'on ne pouvait pas faire courir une branche du Canal Lachine parallèlement à la rue Craig, jusqu'à la Baie d'Hochelaga, et si le Port ne pouvait être élargi de façon à offrir les commodités nécessaires aux navires océaniques. L'inspection et le rapport faits alors ne laissèrent aucun doute dans mon esprit que les difficultés et les frais énormes qui résulteraient de la construction des ouvrages nécessaires, pour relier le Canal Lachine à la Baie d'Hochelaga, étaient presque insurmontables, tandis que la construction d'un nouveau Port ou de Docks à la Pointe St. Charles, comme mentionnée et recommandée par MM. Gzowski et Keefer dans leur rapport en date du 28 Janvier 1853, était comparativement facile et offrait au Commerce et au Négoce du Port des avantages supérieurs, dans mon opinion, à ceux qu'on pourrait obtenir à la Baie d'Hochelaga. Sous cette impression, je présentai à mes collègues, le 30 Novembre 1853, un rapport dans lequel j'exposais assez longuement la nécessité—afin de creuser le Chenal entre Québec et Montréal à une profondeur de 20 pieds—d'adopter sur le champ des mesures pour offrir plus de facilités aux navires océaniques venant au Port, et je recommandais fortement que ces facilités fussent offertes à la Pointe St. Charles. Mes collègues adoptèrent mon rapport et le référèrent à la Chambre de Commerce et au Public pour obtenir une expression de l'opinion générale ; mais le plan ne trouva pas beaucoup d'appui parmi les Commerçants ou dans le Public. De fait, à une Assemblée Publique qui eut lieu en Janvier 1854, on vota des résolutions qui condamnaient vivement le projet de construire des Docks à la Pointe St. Charles, et comme mes collègues et moi nous pensions qu'on ne pouvait exécuter une entreprise aussi importante sans une approbation publique fortement exprimée, nous ne nous occupâmes point davantage de l'affaire. Il me semble que les progrès du Commerce et d'autres circonstances font une loi aux Commissaires actuels de décider sur le champ la politique qu'ils veulent suivre par rapport à de nouvelles améliorations de la navigation en bas de Montréal et l'élargissement du Hâvre.

57915

J'exposerai maintenant, aussi brièvement que possible, mes raisons de croire que le Hâvre réclame des commodités plus grandes, et qu'il ne faudrait pas retarder plus longtemps la considération de ce sujet.

Je n'ai pas besoin de faire davantage allusion ici à l'histoire des améliorations du fleuve en bas de Montréal, si ce n'est pour dire que l'énorme coût de temps et de fret imposé, à cause de l'éclairage, à la cargaison des vaisseaux qui vont et viennent en passant durant les mois d'été à travers le lac St. Pierre, a de bonne heure attiré l'attention du Gouvernement Provincial, et on a jugé que l'enlèvement d'une aussi grande barrière au commerce du pays doit être (comme cela est sans doute) une des plus grandes entreprises provinciales publiques, capables de faire bénéficier le Commerce de toute la Province. Dans ce but, le Parlement a voté des subsides pour exécuter l'ouvrage qui fut commencé en 1844, et exécuté aux frais du Gouvernement. De grosses sommes d'argent public furent dépensées. Elles se montèrent en tout à £77,558, jusqu'en 1847 ; il devint évident, par mon rapport à la Chambre du Commerce en 1846, et par d'autres représentations, que la dépense était inutile et qu'on avait pris le mauvais Chenal pour l'améliorer. Cela conduisit à l'abandon des travaux. On ne fit pas d'autre effort pour creuser le Chenal affecté aux navires jusqu'en 1850, époque où, ayant été nommé Commissaire du Hâvre, et étant assuré de la grande nécessité des travaux et convaincu de la possibilité de les exécuter, je soumis à mes collègues un rapport et un plan, au moyen desquels je pensais que les travaux pouvaient être exécutés, et obtins l'autorisation de déposer le projet devant le Gouvernement. Comme il n'était demandé aucune aide Provinciale, le projet fut approuvé, et, en 1850, on passa un acte conférant aux Commissaires du Hâvre certains pouvoirs et privilèges pour exécuter les travaux. Une exploration du Fleuve et du Lac par le Gén. McNeil et le Cap. John Childs des Etats-Unis, et par C. S. Gzowski et Sir William Logan, Géologue Provincial, en résulta, elle condamna le plan de creusement suivi par le Gouvernement et approuva les plans que d'autres et moi avions précédemment recommandés en 1846. Les travaux furent commencés, en 1851, sous la surintendance de feu le Cap. John Bell, dont les services infatigables, l'intelligence et le zèle contribuèrent grandement au succès de l'entreprise. Après cinq mois de travail, le Chenal était partout creusé de *deux pieds*, et expérimenté par le passage d'un navire tirant deux pieds de plus d'eau qu'il n'y en avait dans l'ancien Chenal. En août 1853, le Chenal fut encore creusé *de quatre pieds* et expérimenté par le passage de vaisseaux. Le Chenal a à présent 300 pieds de large à son point le plus étroit et 18 pieds de profondeur là où il n'en avait que 11. Il est à propos de remarquer qu'il aurait été presque impossible d'obtenir cette profondeur de 18 pieds, sans la découverte, par feu le Cap. John Bell, au mois d'août 1852, d'un Chenal vers la rive Sud du Fleuve, divergeant de celui qu'on prenait habituellement, à un point vis-à-vis de Varennes et l'intersectant encore vis-à-vis de Lavaltrie. Cela fut d'autant mieux pour l'amélioration du Lac.

A présent, il n'y a, pendant les basses eaux, aucune commodité dans le Hâvre pour les vaisseaux tirant plus de 18 pieds d'eau, sauf pour deux ou trois de ce tirant. La question s'élève donc, sur l'utilité d'améliorer le chenal affecté à la navigation en bas de Montréal et de lui donner une plus grande profondeur aux eaux basses, alors que nous n'avons point de Hâvre où ces navires peuvent mouiller. Le creusement et l'amélioration du Chenal en bas de Montréal, de façon à s'assurer d'une profondeur de vingt pieds aux eaux basses, couteront au moins £25,000 en sus, et à moins qu'il ne soit adopté une politique assentie par les Commissaires pour s'assurer de l'augmentation de commodités du Hâvre, commodités adaptées aux navires tirant 20 pieds d'eau, il est évident qu'une pareille dépense serait plus mauvaise qu'utile. Elle imposerait au commerce et au négoce une taxe de £2,000 par an pour l'intérêt sans la possibilité d'en recueillir aucun fruit.

Ces considérations sont trop évidentes pour exiger des arguments ; il est également clair que si la Province doit tirer des bénéfices du creusement du Chenal a travers le lac, le Hâvre doit recevoir des commodités nouvelles.

La question d'augmenter les commodités du Hâvre et d'améliorer le Chenal affecté à la navigation entre Québec et Montréal en lui donnant une profondeur de 20 pieds à l'eau basse, toutes deux d'une très grave importance, et auxquelles, je le crois, les citoyens de la Province sont généralement intéressés autant que les habitants de Montréal, ces questions se présentent à la discussion ; et malgré l'opinion de quelques gens qui ont peur de charger le commerce du Port d'une augmentation de taxe, j'estime que les véritables intérêts de la ville et du Commerce de la Province exigent impérativement que les deux améliorations soient exécutées sans aucun délai. J'ai la persuasion intime que non seulement il est sûr et prudent, mais qu'il est impérieusement nécessaire et d'une politique sage, d'adapter toutes les constructions dans le St. Laurent à la grandeur de sa navigation naturelle, en vue des besoins de ce Commerce qui doit finalement circuler entre l'Océan et l'intérieur, dont le St. Laurent est le canal naturel et le meilleur canal, et d'effectuer ces améliorations sur une échelle correspondant avec les besoins probables, et, dans mon opinion, certains d'un tel commerce. L'insuffisance

1857
(48)

57915

complète des divers travaux publics qui ont été projetés dans ce pays et aux Etats-Unis, dans le but de faire face aux exigences de ce vaste commerce intérieur apparait assez bien pour nous avertir de ne pas tomber dans de semblables erreurs.—On s'est moqué de DeWitt Clinton, on a ri de ses calculs par rapport à l'étendue des affaires qui suivraient la voie du Canal Erié ; et cependant, à peine était-il ouvert depuis deux ans que la réalité dépassait ses espérances les plus vives ; et cet ouvrage qui coûta originairement quatorze millions de dollars est maintenant élargi au prix de vingt-trois millions. Notre Canal Lachine, construit originairement avec des écluses de 22 pieds, a dû en recevoir de nouvelles qui ont 45 pieds. Le Canal Welland, dont les écluses avaient primitivement 22 pieds, en a reçu de 26 pieds et 45 pieds ; et l'on demande déjà hautement que les proportions des écluses soient augmentées. Avant longtemps il aura été fait droit à ces demandes. Tous ces travaux ont été commencés sans que le public, sinon ceux qui les projetaient, eût la moindre conception de l'extension du Commerce, aux besoins duquel on croyait fournir des moyens de transport. Mais le Commerce continue encore à augmenter et continuera de même pendant plusieurs années.

En 1837, le mouvement total, en tonneaux du fret, d'en haut et d'en bas, sur le Lac Erié, fut de 1,162,296, tandis qu'en 1856 le mouvement total fut de 4,022,617 tonneaux, c'est-à-dire qu'il y eût en 19 ans une augmentation d'environ 400 pour cent. En 1849, sur les canaux du St. Laurent, le mouvement du fret allant et venant fut de 288,103 tonneaux, tandis qu'en 1856 il fut de 634,536 tonneaux, ou une augmentation de près de 225 pour cent en sept ans. Ces faits seuls à l'égard de l'augmentation du Commerce sur le St. Laurent, sans compter l'encombrement actuel du Hâvre avec la probabilité d'un plus grand nombre de vapeurs venant au Port, peuvent suffire à convaincre toute personne au fait du Commerce de la Province, qu'un nouveau creusement du Canal pour arranger les plus gros navires de la mer, et de nouvelles commodités au Hâvre sont nécessaires. Mais il est un autre point de vue du haut duquel on peut examiner le sujet et dont la considération est nécessaire pour guider la décision des Commissaires du Hâvre, et faire qu'ils recommandent et exécutent avec confiance les améliorations requises.

En 1856, 4,022,617 tonneaux de fret allant et venant traversèrent le Canal Erié, et 634,536 seulement les Canaux du St. Laurent, ou *seize pour cent* de moins que les affaires faites sur le Canal Erié. Les peages perçus sur le Lac Erié, en 1856, se montèrent à $2,402,924 et sur les Canaux du St. Laurent à la somme insignifiante de $77,720.

Ces comparaisons sont assez humiliantes pour les Canadiens, surtout quand on compare le caractère de la navigation du St. Laurent avec celui du Lac Erié, et cela d'autant plus que nous avons en notre pouvoir un remède efficace, d'autant plus qu'au lieu d'être obligés, comme nous le sommes maintenant, de payer tribut aux barrages (*tolls*) pour le transport des marchandises à travers les Travaux Publics de l'Etat de New-York, nous pourrions tirer par les Canaux du St. Laurent, non seulement le Commerce du Canada Ouest, mais le Commerce des Etats de l'Ouest.

Sur 4,997,654 boisseaux de Blé exportés du Canada en 1856, 4,362,379 boisseaux vinrent du Canada Ouest, par les Lacs, aux Etats-Unis et 635,277 boisseaux seulement passèrent à travers les Canaux du St. Laurent. On ne peut nier le fait qu'à présent les grands dépôts pour le Commerce du Canada Ouest et des Etats-Unis de l'Ouest, sont les Ports des Lacs Oswego et Buffalo. Je vais essayer de démontrer que le plus grande partie de ce Commerce peut être attirée à travers les Canaux du St. Laurent et Welland, et qu'on peut tirer un revenu considérable de ces Travaux qui, pendant les sept dernières années, ont coûté au Canada, déduction faite du montant total des barrages (*tolls*), pour réparation, direction et intérêts du capital, un montant excédant, en moyenne, la somme de £225,000 par an. Mais le Canal n'est pas seulement intéressé au capital converti en Canaux. La Province a maintenant investi dans le chemin de fer du Grand Tronc une somme approchant £4,000,000, dont l'intérêt annuel, avec le déficit annuel provenant des Canaux du St. Laurent et Welland, ne sera pas beaucoup moindre de £500,000 par an, somme que la plus grande masse du peuple, les agriculteurs du Canada, paient par de lourdes taxes sur les importations. C'est pourquoi la politique qui consiste à adopter tous les moyens possibles pour tirer un revenu de ces grands Travaux Publics, et *diminuer* et non *augmenter* les droits sur les importations devrait, à mon avis, être un objet de la plus haute importance ; surtout quand nous voyons que la politique du Gouvernement des Etats-Unis est de réduire le tarif et de prélever le revenu sur aussi peu d'articles que possible. Ces considérations tendent fortement à prouver la nécessité d'augmenter les aisances du Commerce sur la route canadienne à l'Océan. On devrait considérer aussi que le tonnage nécessaire pour transporter les produits de l'Ouest à l'Est a toujours excédé, et, d'après la nature des choses, doit toujours excéder en montant le tonnage requis pour transporter la valeur représentative de ces produits de l'Ouest, valeur en marchandises passant de l'Est à l'Ouest. D'où à Oswego, et Buffalo, en conséquence de ce surplus de tonnage allant de l'Est à l'Ouest, le fret dirigé de ces points vers l'Ouest a toujours été coté presque au taux du lest.

conséquemment, que la Pointe St. Charles a, pour les raisons que j'ai mentionnées, et par sa proximité du chemin de fer, du Pont Victoria et du Canal Lachine, des avantages supérieurs à la Baie d'Hochelaga pour la construction des docks, je connais parfaitement en même temps la valeur de cette Baie ; propre, comme elle l'est par sa position, aux transactions d'une branche de commerce dans laquelle on ne fait que peu de chose maintenant dans le Port de Montréal. La Baie d'Hochelaga est le point le plus proche de l'Océan pour embarquer les vastes produits des bois de l'Ottawa et de ses tributaires, et quand cette région sera reliée par chemin de fer avec le bas du St. Laurent, œuvre à laquelle la ville de Montréal a le plus profond intérêt, un Commerce énorme, en sapins et bois de construction de toute espèce, se concentrera à Hochelaga, où il sera facile de créer un Port d'embarquement sans égal.

Si les Commissaires s'accordent avec moi, en principe général, qu'une augmentation des commodités du Hâvre est nécessaire, je suggérerai que le plan préparé par M. Forsyth, soit soumis à l'examen public, et qu'on sollicite une expression de l'opinion générale. Si cette opinion est favorable à la création de nouvelles commodités pour le Hâvre, les Commissaires seront justifiables alors de remettre toute l'affaire aux mains d'un Bureau d'Ingénieurs désintéressés et habiles, afin que ceux-ci dressent un Rapport et des Devis du coût de cette amélioration, *dans telle localité qu'ils conseilleront.*

Un plan pareil à celui que j'ai esquissé me semble nécessaire, car le temps n'est pas loin où une grande responsabilité incombera à ceux qui négligent de pourvoir au développement du commerce de ce Hâvre, et quoique l'opinion publique puisse être contraire aux vues que j'ai si imparfaitement et si précipitamment suggérées, il sera cependant du devoir des Commissaires du Hâvre, si leur opinion coïncide avec la mienne sur cet important sujet, de soumettre encore la question à la discussion publique.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN YOUNG,

Président des Commissaires du Hâvre de Montréal.

Montréal, 23 avril 1857.

é men-
Canal
uction
Baie ;
che de
le Port
'Océan
ıtaires,
aurent,
ımerce
trera à
al.
qu'une
que le
ollicite
a créa-
t justi-
énieurs
s Devis

car le
qui né-
quoique
tement
issaires
ujet, de

ontréal.